

## **Loi du pays n° 2026-7 du 12 juin 2026** *relative aux exigences techniques applicables aux opérations aériennes*

Historique :

Créé par : *Loi du pays n° 2026-7 du 12 juin 2026 relative aux exigences techniques applicables aux opérations aériennes*

*JONC du 19 juin 2026  
Page 14869*

### **Article 1<sup>er</sup>**

Au sens de la présente loi du pays, on entend par :

1° Aéronef : au sens de l'article L. 6100-1 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie, un appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs ;

2° Aéronef d'Etat : un aéronef militaire au sens de l'article 1<sup>er</sup> du décret *modifié n° 2013-367 du 29 avril 2013 relatif aux règles d'utilisation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'Etat et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile* ou un aéronef appartenant à l'Etat exclusivement affecté à un service public ;

3° Aéronef certifié : un aéronef qui n'est pas visé à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et qui n'est pas un aéronef ultraléger motorisé au sens de l'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 *relatif aux aéronefs ultralégers motorisés* ;

4° Avion : un aéronef motopropulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure ;

5° Hélicoptère : un aéronef plus lourd que l'air dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux ;

6° Aéronef ultraléger motorisé : aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé répondant à la définition de l'article 2 de l'arrêté du 23 septembre 1998 *modifié relatif aux aéronefs ultralégers motorisés* ;

7° Ballon : un aéronef non motorisé plus léger que l'air, avec équipage, et capable de voler grâce à l'utilisation soit d'un gaz plus léger que l'air, soit d'un brûleur embarqué, y compris les ballons à gaz, les ballons à air chaud, les ballons mixtes et, bien qu'ils soient motorisés, les dirigeables à air chaud ;

8° Dirigeable à air chaud : un ballon à air chaud motorisé dont le moteur ne crée pas de poussée verticale ;

9° Planeur : un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur ;

10° Aéronef motorisé complexe : aéronef remplissant des conditions de certification, d'exploitation, de motorisation et d'éventuelles autres caractéristiques techniques définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

11° Etablissement principal : le siège social ou le siège principal d'un organisme au sein duquel sont exercées les principales fonctions financières, ainsi que le contrôle opérationnel des activités visées par la présente loi du pays ;

12° Exploitant : toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs ;

13° Exploitation commerciale : toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant ;

14° Exploitation spécialisée : toute exploitation autre qu'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles, la publicité aérienne et les vols de contrôle de maintenance ;

15° Exploitation spécialisée à haut risque : toute exploitation spécialisée effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d'être compromise en cas d'urgence ou, selon les critères définis par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, toute exploitation spécialisée qui, en raison de sa nature particulière et de l'environnement local dans lequel elle a lieu, fait courir un risque important, en particulier aux tiers au sol ;

16° Transport aérien : transport consistant à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier ;

17° Transport aérien commercial : tout transport aérien de passagers, de marchandises ou de courrier effectué contre rémunération ou à tout autre titre onéreux ;

18° Transport aérien intérieur : tout transport aérien commercial entre deux points de la Nouvelle-Calédonie conduit au sein de la circulation aérienne intérieure ;

19° Transport aérien international : tout transport aérien commercial entre la Nouvelle-Calédonie et un pays étranger ou au sein de la circulation aérienne extérieure ;

20° Circulation aérienne intérieure : toute opération aérienne effectuée exclusivement à l'intérieur du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (FIR Nandi) ;

21° Vol local : un vol court sans escale, dont les points de départ et d'arrivée sont identiques, durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus d'une distance précise de son point de départ ou d'une durée conformément aux caractéristiques définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

22° Vol de découverte : toute opération effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un vol local visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation de pilotes ;

23° Activités particulières : activité consistant à utiliser un aéronef ultraléger motorisé pour des activités aériennes conformément aux caractéristiques définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;

## **Article 2**

I.- La présente loi du pays s'applique aux opérations aériennes effectuées en circulation aérienne intérieure avec des aéronefs exploités par un exploitant dont l'établissement principal se situe en Nouvelle-Calédonie.

II.- La présente loi du pays s'applique aux aéronefs ultralégers motorisés à l'exception des chapitres II, IV et V.

Elle ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons, des dirigeables à air chaud, des planeurs et des aéronefs sans équipage à bord.

Elle ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des aéronefs d'Etat.

### **Article 3**

I.- Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs visés à la présente loi du pays présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie définit les conditions techniques d'exploitation s'ajoutant à celles prévues par la présente loi du pays et les arrêtés prévus pour son application, afin de garantir le maintien d'un niveau de sécurité adapté.

II.- Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à accorder aux exploitants des dérogations aux exigences fixées par la présente loi du pays et les arrêtés pris pour son application pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité et lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

1° l'exploitant démontre qu'il n'est pas possible d'agir de manière adéquate en conformité avec les exigences applicables au titre de circonstances imprévisibles ou de besoins opérationnels urgents ;

2° l'exploitant démontre, notamment au travers de la mise en œuvre de mesures objectivant l'atteinte d'un niveau de protection équivalent, que cette dérogation ne réduit pas le niveau de sécurité ;

3° la dérogation est d'une portée et d'une durée limitées au strict nécessaire.

### **Article 4**

Est interdite l'exploitation à des fins commerciales de tout aéronef visé à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne sauf s'il s'agit d'un aéronef ultraléger motorisé.

## *Chapitre I : Les exigences essentielles de sécurité relatives aux opérations aériennes*

### *Section 1 : Dispositions générales*

### **Article 5**

Sous réserve des dispositions des articles 6 à 11, les exigences essentielles de sécurité applicables aux opérations aériennes sont définies par délibération du congrès de la Nouvelle-Calédonie et par les arrêtés pris pour leur application.

### *Section 2 : Membres d'équipage*

## **Article 6**

I- Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage sont déterminés en prenant en compte :

1° le cas échéant, les restrictions de certification de l'aéronef et la démonstration d'évacuation d'urgence qui lui est applicable ;

2° la configuration de l'aéronef ;

3° le type et la durée de l'exploitation.

II - Les membres d'équipage requis pour l'équipage minimal de conduite des aéronefs sont titulaires des titres et qualifications et satisfont aux exigences en matière de formation et d'expérience récente conformes aux exigences définies par la présente loi du pays et les arrêtés pris pour son application.

## **Article 7**

I.- L'exploitant d'aéronefs désigne un pilote comme commandant de bord parmi les membres de l'équipage de conduite.

II.- Le pilote commandant de bord a l'autorité pour donner tous les ordres nécessaires et prendre toutes les mesures qui s'imposent afin de garantir l'exploitation et la sécurité de l'aéronef ainsi que la sécurité des personnes et/ou des biens transportés.

## **Article 8**

En cas de situation d'urgence mettant en danger l'exploitation ou la sécurité de l'aéronef ou la sécurité des personnes se trouvant à bord, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité. Lorsque ces mesures impliquent une violation des réglementations ou procédures applicables, le pilote commandant de bord a la responsabilité d'en aviser le service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile et le cas échéant son employeur, dans les plus brefs délais.

## **Article 9**

Aucun membre d'équipage ne laisse sa capacité d'exécution des tâches et sa capacité de prise de décision se dégrader au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, compte tenu notamment d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre d'étapes réalisées, du travail de nuit ou des changements de fuseau horaire.

Les périodes de repos sont suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante.

## **Article 10**

Les membres d'équipage n'exécutent pas les tâches qui leur sont assignées à bord d'un aéronef lorsqu'ils sont sous l'influence de psychotropes ou de l'alcool, ou inaptes du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires.

### *Section 3 : Événements de sécurité*

#### **Article 11**

I.- L'exploitant d'aéronefs s'assure du recueil, de la notification, de l'analyse et du suivi des événements de sécurité, au sens de l'article L. 6223-1 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie, dans des conditions conformes aux dispositions des articles L. 6223-2 et L. 6223-4 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie, afin de contribuer à l'amélioration continue de la sécurité aérienne.

II.- Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les conditions de notification, de collecte, de stockage, de protection, d'usage, de diffusion, d'analyse et de suivi des événements de sécurité des aéronefs civils.

### *Chapitre II : L'exploitation de transport aérien commercial par aéronef certifié*

#### *Section 1 : Exigences de sécurité spécifiques au transport aérien commercial*

#### **Article 12**

En complément des dispositions fixées par le chapitre I, l'exploitation en transport aérien commercial par aéronef certifié est conforme aux conditions suivantes :

1° L'exploitant d'aéronefs dispose, directement ou dans le cadre d'accords avec des tiers, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet de l'exploitation. Ces moyens sont a minima les suivants : aéronefs, installations, structure d'encadrement, personnel, équipements, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données utiles et archivage ;

2° L'exploitant d'aéronefs emploie du personnel dûment qualifié et formé, il élabore, met en œuvre et tient à jour les programmes de formation et de contrôle pour les membres d'équipage et les autres personnels concernés qui sont nécessaires pour maintenir la validité de leurs certificats et qualifications ;

3° En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, l'exploitant d'aéronefs met en œuvre et entretient un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences énoncées dans la présente loi du pays et les arrêtés pris pour son application, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration continue de ce système ;

4° L'exploitant d'aéronefs établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au 3° du présent article afin de contribuer à l'amélioration continue de la sécurité. Ce système de comptes rendus d'événements est conforme aux dispositions de l'article 11 de la présente loi du pays.

#### **Article 13**

L'exploitation répond aux prescriptions d'un manuel d'exploitation de l'exploitant d'aéronefs. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires pour tous les aéronefs exploités et dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses tâches. Il indique les limitations applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol ainsi que les périodes de repos des membres d'équipage. Le manuel d'exploitation et ses versions révisées sont conformes au manuel de vol approuvé et sont modifiés en tant que de besoin.

#### **Article 14**

Un système de gestion de la fatigue est utilisé pour aider à prévenir la fatigue. Ce système prévoit les temps de vol, les périodes de service de vol, les périodes de service et des périodes de repos adaptées, pour un vol ou pour une série de vols. Les limitations prévues par le système de gestion de la fatigue tiennent compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que le nombre d'étapes réalisées, le décalage horaire, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, les mises en place, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée, le partage des tâches assignées entre les membres d'équipage, ainsi que le renforcement des équipages.

#### **Article 15**

L'exploitant d'aéronefs met en place des procédures visant à réduire au minimum les conséquences sur la sécurité de l'exploitation de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.

#### **Article 16**

I.- Un système de liste de vérification est prévu pour être utilisé, le cas échéant, par les membres d'équipage à toutes les étapes de l'exploitation de l'aéronef dans des conditions et situations normales, anormales et d'urgence. Des procédures sont établies pour toute situation d'urgence raisonnablement prévisible.

II.- Aucune simulation de situation d'urgence ou anormale ne peut avoir lieu lorsque des passagers ou du fret sont transportés. Si une telle simulation a lieu lorsque d'autres personnes que les membres d'équipage sont transportées à bord, ces personnes en sont préalablement informées de sorte qu'elles soient conscientes des éventuels risques associés avant d'embarquer.

### *Section 2 : Conditions de délivrance du certificat de transporteur aérien*

#### **Article 17**

I.- L'exploitation d'aéronefs à des fins de transport aérien commercial est subordonnée à l'obtention par l'exploitant d'aéronefs d'un certificat de transporteur aérien délivré par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie dans les conditions définies au présent chapitre.

II.- Sont réputés équivalents au certificat mentionné au I, les certificats de transporteurs aériens qui satisfont les conditions définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

III. - Les dispositions du I ne s'appliquent pas à l'exploitation des aéronefs effectuant une activité de transport aérien commercial aux fins d'encourager le développement de l'aviation légère au travers de vols de découverte opérés dans les conditions définies au chapitre IV.

### **Article 18**

I.- Le certificat de transporteur aérien atteste des capacités de l'exploitant, démontrées par ce dernier, à réaliser des opérations de transport aérien commercial avec un niveau de sécurité maîtrisé conformément aux exigences définies par la présente loi du pays, en particulier ses articles 12 à 16, et les arrêtés pris pour son application.

II.- Le certificat de transporteur aérien est assorti de spécifications techniques qui précisent l'étendue des activités que son titulaire est autorisé à exercer.

III.- Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les conditions de sécurité auxquelles l'exploitant d'aéronefs se conforme en vue de se voir délivrer un certificat de transporteur aérien.

IV.- Les activités présentant un risque particulier peuvent être soumises à approbation ou agrément spécifique du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

V.- Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les activités concernées ainsi que les conditions de sécurité auxquelles l'exploitant d'aéronefs se conforme en vue de se voir délivrer les approbations ou agréments spécifiques mentionnés au présent article.

#### *Section 3 : Conditions de maintien en état de validité du certificat de transporteur aérien*

### **Article 19**

I.- Le certificat de transporteur aérien reste valide tant que :

1° L'exploitant demeure conforme aux exigences définies par la présente loi du pays et les arrêtés pris pour son application ;

2° Dans les conditions prévues par l'article L.6221-4 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie, les agents en charge des missions de contrôle ont accès à tout moment aux aéronefs, aux locaux à usage professionnel et aux documents de toute nature de l'exploitant en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé ;

3° Le certificat n'a pas fait l'objet d'un retrait ou d'une restitution.

II.- En cas de retrait ou de restitution, le certificat est renvoyé sans délai au service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile.

#### *Chapitre III : L'exploitation au moyen d'un aéronef ultra léger motorisé*

### **Article 20**

I. Toute exploitation commerciale au moyen d'un aéronef ultraléger motorisé satisfait aux exigences techniques et de sécurité définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

II.- Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les conditions de sécurité auxquelles un exploitant d'aéronef ultraléger motorisé se conforme en vue de réaliser une activité prévue par le présent chapitre.

### **Article 21**

A l'exception des vols d'instruction contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, toute exploitation commerciale au moyen d'un aéronef ultraléger motorisé est soumise à déclaration préalable auprès du service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile dans des conditions définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

### **Article 22**

I.- Le transport aérien commercial de passagers au moyen d'un aéronef ultraléger motorisé est interdit à l'exception des vols locaux.

II.- Les vols de transport de fret et de courrier au moyen d'un aéronef ultraléger motorisé sont autorisés dans les conditions de sécurité fixées par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

III.- Les vols d'activités particulières au moyen d'un aéronef ultraléger motorisé sont autorisés dans les conditions de sécurité définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

### **Article 23**

Les activités de formation d'instructeurs de pilote d'aéronefs ultralégers motorisés ne sont réalisées que par un organisme de formation détenteur d'un agrément d'école d'instructeurs de pilote d'aéronefs ultralégers motorisés dit « E-IULM », délivré par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, justifiant qu'il satisfait aux exigences techniques et de sécurité définies par arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

### **Article 24**

I.- L'agrément d'école d'instructeurs de pilote d'aéronefs ultralégers motorisés atteste des capacités d'un organisme de formation, démontrées par ce dernier, à réaliser une activité de formation conforme aux exigences définies par la présente loi du pays et les arrêtés pris pour son application.

II.- Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les conditions de sécurité auxquelles un organisme de formation se conforme en vue de se voir délivrer un tel agrément.

## *Chapitre IV : Les vols de découverte*

### **Article 25**

*Loi du pays n° 2026-7 du 12 juin 2026*

*Mise à jour le 12/06/2026*

I.- Les vols de découverte ne peuvent être effectués que par un organisme de formation de pilotes agréé ou déclaré conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et des règlements pris pour son application.

**II.- LES VOLS DE DECOUVERTE NE PEUVENT ETRE EFFECTUES QU'AU MOYEN D'AERONEFS CERTIFIEES ET AU PROFIT DE PERSONNES ETRANGERES A L'ORGANISME, DANS DES CONDITIONS DEFINIES PAR ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-CALEDONIE.**

III.- Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les conditions de sécurité auxquelles un organisme de formation se conforme en vue de réaliser une activité de vols de découverte.

## **Article 26**

Les vols de découverte ne font l'objet d'aucune publicité à titre onéreux, d'aucun démarchage ni d'aucune offre commerciale au moyen de coffrets cadeaux.

### *Chapitre V : Les exploitations spécialisées par aéronef certifié*

#### *Section 1 : Exigences de sécurité spécifiques aux exploitations spécialisées*

## **Article 27**

En complément des dispositions fixées par le chapitre I, toute exploitation spécialisée est soumise aux conditions prévues aux articles 12, 13, 14 et 16 de la présente loi du pays.

#### *Section 2 : Conditions de déclaration d'une exploitation spécialisée*

## **Article 28**

Les exploitants d'avions et d'hélicoptères utilisés à des fins d'exploitation spécialisée commerciale déclarent auprès du service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile, avant le commencement de leur activité, qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs et exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions mentionnées à la section 1 du présent chapitre.

## **Article 29**

Les exploitants d'aéronefs motorisés complexes utilisés à des fins d'exploitation spécialisée déclarent auprès du service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile, avant le commencement de leur activité qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs et exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions mentionnées à la section 1 du présent chapitre.

### **Article 30**

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les conditions de sécurité auxquelles les exploitants d'avions et d'hélicoptères utilisés à des fins d'exploitation spécialisée se conforment.

#### *Section 3 : Conditions d'autorisation d'une exploitation spécialisée commerciale à haut risque*

### **Article 31**

I – Toute exploitation spécialisée commerciale à haut risque est subordonnée à l'obtention préalable par l'exploitant d'une autorisation du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

II - L'autorisation atteste des capacités de l'exploitant, démontrées par ce dernier, à réaliser ces opérations dans le cadre d'un niveau de sécurité maîtrisé répondant aux exigences applicables de la présente loi du pays et des arrêtés pris pour son application.

### **Article 32**

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à définir par arrêté les conditions de sécurité auxquelles les exploitants d'avions et d'hélicoptères utilisés à des fins d'exploitation spécialisée commerciale à haut risque se conforment.

#### *Section 4 : Conditions de maintien en état de validité d'une autorisation d'exploitation spécialisée commerciale à haut risque*

### **Article 33**

I.- L'autorisation d'exploitation commerciale à haut risque reste valide tant que :

1° L'exploitant demeure conforme aux exigences définies par la présente loi du pays et les arrêtés pris pour son application ;

2° Dans les conditions prévues par l'article L.6221-4 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie, les agents en charge des missions de contrôle ont accès à tout moment aux aéronefs, aux locaux à usage professionnel et aux documents de toute nature de l'exploitant en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé ;

3° L'autorisation n'a pas fait l'objet d'un retrait ou d'une restitution.

II.- En cas de retrait ou de restitution, l'autorisation est renvoyée sans délai au service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile.

## Chapitre VI : Sanctions administratives

### **Article 34**

I. En cas de méconnaissance de l'obligation de détenir un certificat de transporteur aérien en application de l'article 17, un agrément, une autorisation ou une approbation en application des articles 18, 23 et 31, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut ordonner le paiement d'une amende administrative d'un montant maximal de 20 000 000 F CFP.

II.- Si des mesures décidées par le service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile, en application de l'article L. 6221-3 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie, ne sont pas mises en œuvre par l'exploitant dans les délais impartis et de manière conforme, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut prononcer le paiement d'une amende administrative d'un montant maximal de 20 000 000 F CFP, ainsi qu'une astreinte journalière au plus égale à 200 000 F CFP applicable à partir de sa notification et jusqu'à ce que l'exploitant s'y conforme.

### **Article 35**

I. En cas d'inobservation des prescriptions d'un certificat de transporteur aérien, d'un agrément, d'une autorisation ou d'une approbation délivrée en application des articles 17, 18, 23 et 31, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut mettre en demeure l'intéressé de se mettre en conformité dans un délai qu'il détermine.

II. Si à l'expiration du délai imparti, il n'a pas été déféré à la mise en demeure, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut prononcer une ou plusieurs des sanctions administratives suivantes :

1° L'abrogation du certificat de transporteur aérien, de l'agrément spécifique ou de l'autorisation délivrée sur le fondement des articles mentionnés au I ;

2° La suspension de l'exercice des activités jusqu'à l'exécution complète des conditions imposées ;

3° Le paiement d'une amende administrative d'un montant maximal de 20 000 000 F CFP, ainsi qu'une astreinte journalière au plus égale à 200 000 F CFP applicable à partir de la notification de la décision la fixant et jusqu'à régularisation de la situation de l'intéressé.

### **Article 36**

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut ordonner le paiement d'une amende administrative d'un montant maximal de 5 000 000 F CFP en cas de manquement :

1° Aux obligations de déclaration prévues aux articles 21, 28 et 29 ou en cas de déclaration mensongère ;

2° En cas d'inobservation des interdictions ou restrictions d'activités prévues au sein des articles 4, 22 et 25 ;

3° Aux non-respect des spécifications techniques visées au II de l'article 18.

### **Article 37**

I. - Les sanctions prévues aux articles 34 à 36 sont proportionnées à la gravité des manquements constatés et sont prises après avoir communiqué à l'intéressé les éléments susceptibles de justifier une sanction et l'avoir informé de la possibilité de présenter ses observations dans un délai déterminé.

II. - Les montants prévus aux articles 34 à 36 peuvent être doublés en cas de réitération du comportement fautif dans l'année suivant la date à laquelle la sanction est devenue définitive.

III. - Les amendes ne peuvent pas être prononcées au-delà d'un délai de trois ans à compter de la constatation des manquements.

IV. - Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie peut procéder à la publication de la sanction sur le site internet du service de la Nouvelle-Calédonie compétent en matière d'aviation civile, pendant une durée comprise entre deux mois et cinq ans. Il informe préalablement la personne sanctionnée de la mesure de publication envisagée, lors de la procédure contradictoire prévue au I.

## *Chapitre VII : Dispositions transitoires et finales*

### **Article 38**

Les règlements européens visés par la présente loi du pays sont ceux en vigueur à la date de sa promulgation.

### **Article 39**

Les dispositions des chapitres II, III, IV et V de la présente loi du pays entrent respectivement en vigueur à la date d'entrée en vigueur des arrêtés mentionnés aux articles 1, 11, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30 et 32, et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier de la quatrième année suivant celle de la publication de la présente loi du pays.

### **Article 40**

I.- Sont abrogés à compter de l'entrée en vigueur des arrêtés de même objet du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie mentionnés à l'article 39 :

1° L'arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ;

2° L'arrêté du 20 décembre 2012 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna (OPS 3T) ;

3° L'arrêté du 25 février 1985 modifié relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien ;

4° L'arrêté du 5 novembre 1987 modifié relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien ;

5° La délibération n° 17/CP du 18 mars 2015 relative à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité pour les entreprises de transport aérien public, en distinguant les dispositions applicables aux détenteurs d'un certificat de transporteur aérien pour l'exploitation d'avions d'une part et d'hélicoptères d'autre part ;

6° L'arrêté du 17 août 2007 relatif aux comptes rendus d'événements et d'incidents d'aviation civile ;

7° L'arrêté du 17 août 2007 fixant la liste d'événements et d'incidents d'aviation civile.

II.- Sont abrogés à compter de l'entrée en vigueur des arrêtés du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie mentionnés à l'article 39, les dispositions de même objet contenues au sein de :

1° L'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

2° L'arrêté du 23 septembre 1998 modifié relatif aux aéronefs ultralégers motorisés ;

3° L'arrêté n° 2020-2055/GNC du 15 décembre 2020 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés et aux instructeurs de pilote d'aéronefs ultralégers motorisés ;

4° L'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civil (personnels de conduite des aéronefs) ;

5° L'arrêté du 4 mai 2000 relatif aux programmes et régimes des examens du brevet et de la licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé ;

6° L'article R. 330-1 du code de l'aviation civile.

#### **Article 41**

Pour l'application des dispositions de la sixième partie législative du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie dans le domaine de compétence de la Nouvelle-Calédonie :

I.- A l'article L. 6221-1 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie dans le domaine de compétence de la Nouvelle-Calédonie au lieu de « règlement (CE) n° 216/2008 du 20 Février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une agence européenne de la sécurité aérienne » lire « règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/ UE et 2014/53/ UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ».

II.- A l'article L. 6221-1 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie dans le domaine de compétence de la Nouvelle-Calédonie, au lieu de « autorisation » lire « autorisation ou à un régime de déclaration ».

III.- A l'article L. 6221-3 du code des transports applicable en Nouvelle-Calédonie dans le domaine de compétence de la Nouvelle-Calédonie, le cinquième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant : « 4° Subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en circulation aérienne intérieure d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d'un pays tiers au sens des règles applicables en métropole en vertu du règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les

directives 2014/30/ UE et 2014/53/ UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil. »

## **Article 42**

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie est habilité à fixer le contenu ainsi que les modalités de dépôt et d’instruction des demandes de certificat de transporteur aérien, d’autorisation, d’agrément et d’approbation, ainsi que des déclarations prévues par la présente loi du pays.